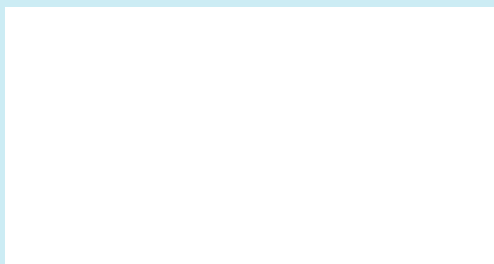


CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

CEAC

PROGRAMME
CEAC/JAA
D'ÉVALUATION DE LA
SÉCURITÉ DES
AÉRONEFS ÉTRANGERS
- SAFA -

RAPPORT 2000



PROGRAMME
CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA
SÉCURITÉ DES
AÉRONEFS ÉTRANGERS

-SAFA-

RAPPORT
(01 JANVIER 2000 AU 31 DÉCEMBRE 2000)

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
1. INTRODUCTION	1
2. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE SAFA	2
3. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA	3
4. COLLECTE DES DONNÉES	4
5. DOMAINES D'INSPECTION	6
6. PRINCIPALES CONSTATATIONS	7
7. MESURES PRISES	10
8. APPENDICE A	12
9. APPENDICE B	14
10. APPENDICE C	16
11. APPENDICE D	21
12. APPENDICE E	23

1. INTRODUCTION

La sécurité a toujours été d'une importance primordiale pour le développement du transport aérien international. Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur l'aviation civile comme sur de nombreux autres domaines. Ceci a accru le besoin pour chaque État d'être assuré de la supervision de la sécurité exercée par les autres États.

- En 1996, l'OACI a entrepris un programme volontaire d'évaluations des autorités nationales. A la suite des décisions prises lors de la 32ème Session de l'Assemblée en 1998, le programme OACI se déroule sur une base universelle, transparente et obligatoire. Le *Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité* est maintenant opérationnel. D'ici la fin 2001, tous les États contractants de l'OACI devront faire l'objet d'un audit, leur capacité à se conformer aux Normes et pratiques recommandées de l'Organisation relative à la sécurité est évaluée, et les principales conclusions des audits sont mises à la disposition d'autres États contractants.
- En 1996 également, la CEAC a lancé son propre Programme SAFA (*Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers*), en tant que complément aux audits de l'OACI. Le Programme SAFA est fondé sur une approche ascendante, prenant comme point de départ les inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs qui atterrissent dans les États CEAC, et procédant ensuite à différentes étapes allant jusqu'à l'implication des États d'immatriculation lorsque les circonstances l'exigent.
- Le lien entre les deux programmes cités ci-dessus a été concrétisé au moyen d'un Mémoire d'entente entre l'OACI et la CEAC, signé en novembre 1997 au niveau présidentiel, afin de réaliser un soutien et une coopération mutuels. Le Mémoire d'entente a été amendé par la suite, en mai 1999, afin de tenir compte de l'évolution du programme OACI dans le sens de sa mise en œuvre universelle.

2. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE SAFA

Les principales caractéristiques du Programme SAFA sont les suivantes :

- Sa mise en œuvre par les 38 États membres de la CEAC¹, y compris le partage d'information par l'intermédiaire d'une base de données centralisée en ligne.
- Son approche ascendante : le programme est construit à partir des inspections des aéronefs sur l'aire de trafic.
- Sa nature non discriminatoire — SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non CEAC.
- Sa relation étroite avec le Programme OACI universel d'audits de la supervision de la sécurité.

Les principes du Programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic, celle-ci portant principalement sur les documents relatifs à l'aéronef et son équipage, l'état apparent de l'aéronef et sur la présence et l'état des équipements obligatoires dans la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1, 6 et 8 de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font ensuite l'objet de rapports qui suivent un format également commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité compétente afin de parvenir à ce que les mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste d'actions entreprises et menées à bien suite à une inspection) sont centralisées dans une base de données centrale informatisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

Il y a lieu de noter que les inspections SAFA sont dans leur nature des évaluations ponctuelles, et qu'elles ne peuvent nullement remplacer les responsabilités de l'État d'immatriculation en matière de supervision de la sécurité ou se substituer à elles. Les inspections sur l'aire de trafic servent d'indicateurs, mais elles ne veulent ni ne peuvent garantir la navigabilité d'un aéronef en particulier.

Ce rapport présente les résultats du programme pour l'année 2000 en termes d'inspections et de constatations.

¹ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

3. *BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA*

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. Elle contient les rapports des inspections sur l'aire de trafic effectuées par les États CEAC. Bien que les JAA soient responsables de sa gestion et du bon fonctionnement de la base de données, il incombe aux autorités nationales de l'aviation des États CEAC individuellement d'y inclure les rapports.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États CEAC et ne sont pas mises à la disposition du grand public. Leur accès ne se fait que par l'intermédiaire d'un réseau de communication privé sécurisé.

Tout au long de l'année, le nombre d'autorités nationales de l'aviation qui ont eu accès à la base de données s'est accru progressivement. Ce processus n'étant pas complètement terminé, le nombre de rapports contenus dans la base de données ne reflète pas totalement le nombre d'inspections réellement effectuées.

Ce rapport annuel est basé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.

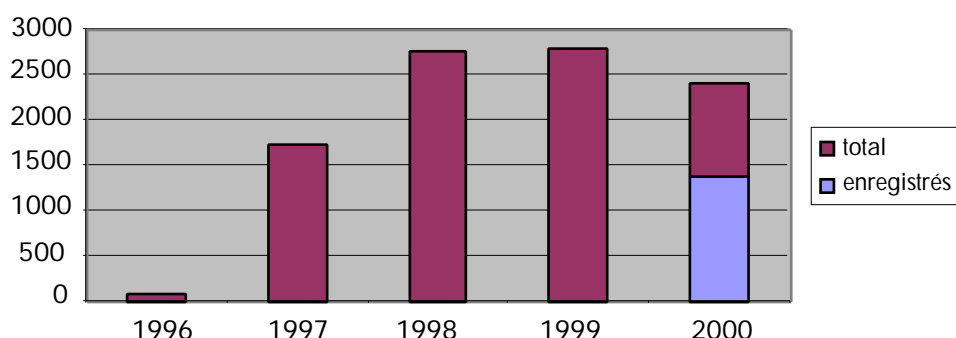
En raison du nombre relativement important de rapports et des nombreuses autorités nationales de l'aviation qui ont contribué au programme, les résultats représenteront bien l'ensemble du Programme SAFA.

4. COLLECTE DES DONNÉES

Dans l'ensemble, les États CEAC se sont engagés dans le Programme SAFA, 29 d'entre eux y ayant participé — sous une forme ou une autre — depuis 1996, lorsque le Programme a été lancé. Environ 9 700 inspections ont été effectuées parmi lesquelles 8 760 rapports ont été enregistrés dans la base de données.

Au cours de l'année 2000, au moins 20 États ont effectué quelque 2 400 inspections. Seuls 1 380 rapports sur ces dernières provenant de dix-huit États ont été enregistrés dans la base de données, cette anomalie étant imputable au fait que certains États ne se sont pas encore connectés correctement à la base de données.

NOMBRE DE RAPPORTS D'INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC



La diminution du nombre total d'inspections sur l'aire de trafic effectuées en 2000 en comparaison avec 1999 peut s'expliquer comme suit : outre le fait que la base de données ne contient pas encore tous les rapports des inspections effectuées, certains États, qui y ont contribué de manière importante dans le passé, ont diminué le nombre total d'inspections. Ceci est imputable au fait que leurs inspections portent principalement sur les exploitants qui ont des manquements fréquents ou graves.

Certains autres États, qui ont commencé à contribuer positivement et de manière importante au Programme SAFA, ont compensé légèrement la diminution du total des inspections. Ceci a été rendu possible grâce à la mise à disposition dans ces Autorités nationales de l'aviation d'un personnel à temps complet ou partiel qui s'est consacré à la réalisation des inspections.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont effectué des inspections et, à titre de comparaison, ceux qui en ont effectué les années précédentes.

État membre	1996	1997	1998	1999	2000
Albanie					
Allemagne					
Arménie					
Autriche					
Belgique					
Bulgarie					
Chypre					
Croatie					
Danemark					
Espagne					
Estonie					
Finlande					
France					
FYROM					
Grèce					
Hongrie					
Irlande					
Islande					
Italie					
Lettonie					
Lituanie					
Luxembourg					
Malte					
Moldova					
Monaco					
Norvège					
Pays-Bas					
Pologne					
Portugal					
République slovaque					
République tchèque					
Roumanie					
Royaume-Uni					
Slovénie					
Suède					
Suisse					
Turquie					
Ukraine					

5. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière aléatoire ou il peut être décidé de les focaliser. Il existe quatre domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis) ;
- type d'aéronef spécifique ;
- exploitant étranger spécifique ; ou
- aéronef spécifique identifié par sa propre immatriculation d'aéronef.

Le présent rapport annuel contient une innovation qui a pour objet de mettre en évidence l'étendue du domaine que couvre le Programme SAFA et, plus important, son application non discriminatoire. Ainsi, les **Appendices A et C** fournissent les listes de « l'État de l'exploitant », des types d'aéronefs et des exploitants qui ont fait l'objet d'une inspection en 2000.

Le déroulement harmonieux du Programme peut être également illustré par le tableau ci-dessous, lequel récapitule l'information dans les Appendices et fournit une vue d'ensemble des activités.

Vue d'ensemble du Programme SAFA pendant l'année 2000

Inspections	2 400 inspections (dont 1 380 rapports enregistrés)...
Exploitant	...effectuées sur 420 exploitants différents...
État de l'exploitant	...de 110 États...
Type d'aéronef	...exploitant 116 différents (sous)types d'aéronefs

En raison du caractère non discriminatoire du Programme SAFA, il est procédé à des inspections d'aéronefs en provenance à la fois d'États CEAC et non CEAC. Le tableau suivant montre les résultats :

	CEAC	non CEAC
1996	49%	51%
1997	58%	42%
1998	58%	42%
1999	59%	41%
2000	59%	41%
Moyenne	57%	43%

6. PRINCIPALES CONSTATATIONS

6.1 MANQUEMENTS EN GÉNÉRAL

Un point de départ concernant les constatations, qui signifient la présence de différences par rapport aux Normes de l'OACI, est l'approche quantitative. Celle-ci consiste à examiner le nombre de constatations (F) par rapport au nombre total d'inspections (I) et aux éléments soumis à inspection (II).

Pendant l'inspection, une check-list est utilisée. Celle-ci comprend un total de 53 différents éléments soumis à inspection. Dans la majorité des cas, tous les éléments ne sont pas vérifiés en raison du temps insuffisant entre l'arrivée et le départ de l'aéronef pour effectuer une inspection complète. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments soumis à inspection (II) peut apporter une meilleure compréhension. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	1996	1997	1998	1999	2000	Période 1996-2000
Total des inspections (I)	75	1 740	2 746	2 791	1 380	8 732
Total des éléments inspectés (II)	1 675	30 884	87 633	94 154	51 590	265 936
Total des constatations (F)	212	1 927	2 557	2 565	1 327	8 588
Constatations / Inspections (F/I (%))	282,7%	110,7%	93,1%	91,9%	96,2%	98,4%
Constatations / Éléments inspectés (F/II (%))	12,7%	6,2%	2,9%	2,7%	2,6%	3,2%

Comme il est possible de le voir, le rapport constatations/inspections est presque de 100%, sur la base des données pour la période 1996-2000. Cela signifie en moyenne une constatation par inspection.

Si nous faisons un rapprochement avec un élément individuel soumis à inspection, pour 100 éléments inspectés, trois constatations ont été faites en moyenne.

Depuis le lancement du Programme en 1996, le coefficient F/II a montré une tendance décroissante. Ceci peut être considéré comme une indication positive de l'efficacité du Programme SAFA. La réalisation d'inspections SAFA ponctuelles sur l'aire de trafic, la présence visuelle d'inspecteurs sur les aéroports et l'ampleur de la mise en œuvre du Programme ont contribué à une baisse du nombre de constatations concernant des aéronefs d'exploitants étrangers.

D'autres facteurs qui ont pu y contribuer sont l'amélioration de la qualité des inspections grâce à une formation des inspecteurs, le partage entre inspecteurs de leur expérience, et le fait que de nombreux États n'effectuent plus les inspections de manière aléatoire, mais s'attachent essentiellement à inspecter les exploitants dont des constatations ont été relevées dans le passé.

6.2 MANQUEMENTS SPÉCIFIQUES

L'Appendice D donne les résultats concernant chaque élément individuel soumis à inspection (III). Il s'agit du nombre de fois où un élément en particulier a été vérifié, du nombre de constatations et du coefficient F/III (%).

Parmi les inspections réalisées pendant l'année 2000, les 10 qui sont en tête concernant le coefficient le plus élevé de constatations par rapport au nombre de fois où un élément spécifique a été inspecté, figurent ci-dessous :

n°	Catégorie d'élément soumis à inspection	Description de l'élément soumis à inspection	Nombre d'inspections (III)	Nombre de constatations (F)	F/III (%)
1	État de l'aéronef	État général extérieur	1239	96	7,7%
2	Poste de pilotage / Général	Équipement (GPWS)	1043	64	6,1%
3	État de l'aéronef	Fuites	1097	65	5,9%
4	Fret	Sécurité du fret à bord	594	35	5,9%
5	Sécurité / Cabine	Issues de secours, balisage lumineux vers les issues, lampes torches	885	51	5,8%
6	Poste de pilotage / Données de vol	Devis de masse et centrage	781	42	5,4%
7	Poste de pilotage / Documents	Manuels	969	47	4,9%
8	Sécurité / Cabine	État général intérieur	969	45	4,6%
9	Poste de pilotage / Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	Correction différée du manquement	1046	48	4,6%
10	Poste de pilotage / Équipage de conduite	Licence de l'équipage de conduite	1106	49	4,4%

1. ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR

Cet élément concerne les constatations relevées au cours de l'inspection visuelle de l'extérieur de l'aéronef en faisant le tour. Celle-ci concerne les rivets manquants, la corrosion, les bosses, etc..

2. ÉQUIPEMENT (GPWS)

L'Annexe 6 de l'OACI exige que les aéronefs soient équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol. Ce dispositif prévient l'équipage de conduite lorsque l'aéronef se rapproche trop du sol ou du terrain sous l'aéronef. Certains types d'aéronefs construits dans les États de la CEI (Tupolev, Ilyushin, Antonov, Yakovlev) disposent d'un système installé appelé SSOS, qui ne répond pas totalement aux Normes OACI. Plusieurs États ont centré leurs inspections sur cet élément en 2000.

3. FUITES

Fuites d'eau, d'huile et de liquide hydraulique, s'échappant de l'aéronef et visibles de l'extérieur.

4. SÉCURITÉ DU FRET À BORD

Dans plusieurs cas il a été établi que le fret dans les soutes à fret n'était pas bien arrimé. Il a également été constaté que certaines pièces de bagages dans la cabine n'étaient pas correctement entreposées, obstruant parfois les issues de secours.

5. ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES

Ceci concerne principalement les issues de secours qui ne sont pas correctement signalées ou éclairées, les issues de secours obstruées par des bagages ou des sièges qui empêchent un accès libre aux issues de secours, et l'insuffisance ou le non fonctionnement du balisage lumineux au sol vers les issues (de secours).

6. DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE

Ceci concerne les cas où les équipes d'inspection ont trouvé qu'aucun devis correct de masse et centrage n'avait été établi lors de la préparation du vol.

7. MANUELS

L'Annexe 6 de l'OACI précise qu'un Manuel d'exploitation doit se trouver à bord. Il a été constaté que soit le Manuel n'est pas disponible, soit son contenu n'est pas conforme à l'Annexe de l'OACI, ou soit ces Manuels ne sont pas à jour ou n'ont pas reçu l'approbation nécessaire.

8. ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR

Les constatations se rapportaient à l'état général de la cabine des passagers y compris celui des toilettes et de l'office.

9. CORRECTION DIFFÉRÉE DU MANQUEMENT

Dans plusieurs cas, l'administration des manquements techniques de l'aéronef n'était pas correcte. Ces éléments différés seraient rectifiés plus tard, mais une meilleure administration reste essentielle.

10. LICENCE DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

Ceci concerne les cas où soit les membres d'équipage de conduite étaient incapables de montrer aux inspecteurs leurs licences, soit celles-ci étaient arrivées à expiration, soit elles n'avaient pas de validation correcte, etc..

Dans l'**Appendice E**, le pourcentage de constatations se rapportant aux inspections est donné pour le poste de pilotage, la cabine et la sécurité, l'état de l'aéronef et le fret pour les années 1998, 1999 et 2000.

7. MESURES PRISES

7.1 GÉNÉRALITÉS

En se fondant sur l'étendue, l'ampleur et la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises. Si la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, l'aéronef peut être retenu au sol. Avant que l'aéronef puisse être autorisé à reprendre son vol, une mesure corrective est nécessaire.

Dans d'autres cas l'aéronef peut partir, mais sous certaines restrictions opérationnelles. Par exemple lorsqu'un manquement a été enregistré concernant les sièges des passagers. L'exploitation de l'aéronef est autorisée à condition que les sièges défectueux ne soient pas occupés.

Dans le cas où aucune amélioration ne semble avoir été apportée et où les constatations sont estimées importantes, un État membre de la CEAC peut, à titre individuel, décider d'annuler l'autorisation accordée à l'exploitant étranger en question.

A travers la base de données, tous les États CEAC ont accès aux inspections effectuées par d'autres États. Lorsque de sérieuses constatations sont avérées, la fréquence des inspections peut être accrue.

La pratique courante consiste à informer le commandant de bord de l'aéronef qui vient d'être inspecté des constatations mineures. Les constatations significatives et majeures sont indiquées par lettre ou par téléphone à l'Autorité de l'aviation responsable et au siège de l'exploitant, la demande étant formulée d'entreprendre l'action appropriée afin d'empêcher toute récurrence.

7.2 LIMITES DU PROGRAMME

En se fondant sur les inspections SAFA qui ont été réalisées ces dernières années, l'expérience démontre que les inspections donnent une indication de la sécurité des exploitants étrangers. Cette indication est limitée dans le sens où elles ne permettent pas d'obtenir une vue d'ensemble de la sécurité d'un aéronef et d'un exploitant particuliers. La raison en est que certains aspects sont difficiles à évaluer au cours d'une inspection (par ex. gestion des ressources en matière d'équipage), le temps limité pour effectuer une inspection et le niveau peu approfondi de l'inspection.

Toutefois, l'information retenue est utile et les inspections apportent une contribution à l'exploitation sûre de l'aéronef particulier qui a été inspecté et à la sécurité de l'aviation en général.

Le fait que la base de données centrale soit devenue opérationnelle est particulièrement positif car il contribue à la communication rapide d'informations aux États impliqués dans le Programme SAFA. L'information provenant de toutes les inspections réalisées est partagée et contribue à présenter un tableau plus complet de certains aéronefs, du type ou de son exploitant.

7.3 ACTIONS FUTURES

Au cours de l'année 2001, la formation d'inspecteurs dans les États membres CEAC continuera. Cette formation contribue à obtenir dans les États CEAC une approche commune lorsqu'il s'agit de la manière dont les inspections sont réalisées.

L'utilisation de la base de données centrale SAFA, ainsi que la connexion à celle-ci, continueront à être encouragées. Les États qui sont connectés trouvent la base de données particulièrement utile dans la mesure où elle leur permet d'examiner les résultats des inspections effectuées par d'autres États.

La base de données sera adaptée afin de mettre en mémoire toutes les mesures consécutives aux inspections. Cela comportera également le stockage de toutes les réponses reçues de l'Autorité de l'aviation compétente de l'État de l'exploitant à une lettre envoyée par l'État qui a réalisé les inspections SAFA.

S'il est estimé nécessaire et pratique de le faire, la check-list des inspections pourra être amendée afin d'y inclure des éléments supplémentaires.

La base de données fera l'objet d'une analyse continue. Les résultats seront communiqués aux États CEAC. Cela permettra aux États de focaliser leurs inspections sur un certain aéronef, un certain type d'aéronefs, un exploitant ou un élément spécifique de l'inspection, et contribuera à des inspections plus efficaces. Les résultats pourront être partagés avec les États des exploitants étrangers afin que des mesures préventives et correctives appropriées puissent être prises.

La base de données sera accessible à d'autres parties impliquées dans le Programme SAFA, telles que la Commission européenne et la Section chargée des audits de supervision de la sécurité à l'OACI. Il est également envisagé d'accorder aux États non CEAC un accès limité aux données sur la base d'accords couvrant l'échange bilatéral de données de sécurité.

7.4 COOPÉRATION AVEC L'OACI

La coopération avec l'OACI se poursuit, comme en témoigne la mise à disposition d'un conférencier pour les cours de formation SAFA, et le partage des informations.

7.5 COOPÉRATION AVEC LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

La Communauté européenne participe activement au Programme SAFA en tant que membre du Comité directeur SAFA, et au travers du financement que la Commission met à la disposition des JAA.

8. APPENDICE A

LISTE DES ÉTATS DES EXPLOITANTS SOUMIS À INSPECTION

État de l'exploitant	Code OACI	État de l'exploitant	Code OACI
Albanie	LA	Iran	OI
Algérie	DA	Irlande	EI
Arménie	U5	Israël	LL
Australie	Y	Italie	LI
Autriche	LO	Japon	RJ
Azerbaïdjan	UB	Jordanie	OJ
Bahraïn	OB	Kazakhstan	UA
Bangladesh	VG	Kenya	HK
Bélarus	UM	Corée (Nord)	ZK
Belgique	EB	Corée (Sud)	RK
Bermudes	TX	Koweït	OK
Bosnie-Herzégovine	LQ	Kirghizistan	U2
Brésil	SB	Lettonie	EV
Brunéi	WB	Liban	OL
Bulgarie	LB	Libéria	GL
Cambodge	VD	Libye	HL
Cameroun	FK	Lituanie	EY
Canada	C	Luxembourg	EL
Cap-Vert	GV	Malaisie	WM
Chine	ZB	Malte	LM
Colombie	SK	Maurice	FI
Côte d' Ivoire	DI	Mexique	MM
Croatie	LD	Moldova	LU
Cuba	MU	Monaco	LN
Chypre	LC	Mongolie	ZM
République tchèque	LK	Maroc	GM
Danemark	EK	Namibie	FY
Guinée équatoriale	FG	Népal	VN
Égypte	HE	Nigéria	DN
Estonie	EE	Norvège	EN
Éthiopie	HA	Oman	OO
Finlande	EF	Pakistan	OP
France	LF	Pologne	EP
Gabon	FO	Portugal	LP
Géorgie	UG	Roumanie	LR
Allemagne	ED	Fédération de Russie	U
Ghana	DG	Arabie saoudite	OE
Grèce	LG	Seychelles	FS
Hong Kong	VH	Singapour	WS
Hongrie	LH	Slovaquie	LZ
Islande	BI	Slovénie	LJ
Inde	VA	Afrique du Sud	FA

État de l'exploitant	Code OACI	État de l'exploitant	Code OACI
Espagne	LE	Ukraine	UK
Sri Lanka	VC	Royaume-Uni	EG
Soudan	HS	États-Unis	K
Swaziland	FD	Ousbékistan	U4
Suède	ES	Vanuatu	NV
Suisse	LS	Viet Nam	VV
Syrie	OS	Yémen	OY
Tadjikistan	UT	Yougoslavie	LY
Taiwan	RC	Zimbabwe	FV
Tanzanie	HU		
L'ex-Rép. yougoslave de Macédoine	LW		
Pays-Bas	EH		
Trinité-et-Tobago	TT		
Tunisie	DT		
Turquie	LT		
Turkménistan	U3		
Émirats arabes unis	OM		

9. APPENDICE B

TYPES D'AÉRONEFS INSPECTÉS

Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
Aérospatiale		Boeing 777-200	B772
AS-350/550	AS50	BAC-1-11	BA11
Airbus A300B4-600	A306	BAe 146	BA46
Airbus A300B2/4	A30B	Beech 200	BE20
Airbus A310	A310	Beech 300	BE30
Airbus A319	A319	Beriev A-40 Albatros	BE40
Airbus A320	A320	Short SC-5 Belfast	BELF
Airbus A321	A321	Lockheed C-130	C130
Airbus A330	A330	Cessna 500	C500
Airbus A340	A340	Cessna 525	C525
Antonov AN-12	AN12	Cessna 550	C550
Antonov AN-22	AN22	Cessna 560	C560
Antonov AN-24	AN24	Cessna 650	C650
Antonov AN-26	AN26	Canadair RJ Regional Jet	CARJ
Antonov AN-28	AN28	Canadair CL-600	CL60
Antonov AN-72	AN72	Fairchild-Dornier D228	D228
Antonov AN-124	A124	Fairchild-Dornier D328	D328
ATR42/72	ATR	McDonnell Douglas DC-10	DC10
Bell 206	B06	McDonnell Douglas DC-8	DC8
Beech 190	B190	McDonnell Douglas DC8-50	DC85
Bell 407	B407	McDonnell Douglas DC8-60	DC86
Boeing 707-100	B701	McDonnell Douglas DC9	DC9
Boeing 707-300	B703	De Havilland Canada	
Boeing 717-200	B712	DHC-6	DHC6
Boeing 727-100	B721	De Havilland Canada	
Boeing 727-200	B722	DHC-8	DHC8
Boeing 737-100	B731	Embrear EMB-110	E110
Boeing 737-200	B732	Embrear EMB-120	E120
Boeing 737-300	B733	Embrear EMB-121	E121
Boeing 737-400	B734	Embrear ERJ-145	E145
Boeing 737-500	B735	Fokker F100	F100
Boeing 737-600	B736	Fokker F27	F27
Boeing 737-700	B737	Fokker F28	F28
Boeing 737-800	B738	Cessna F406	F406
Boeing 747-200	B742	Fokker F50	F50
Boeing 747-300	B743	Fokker F70	F70
Boeing 747-400	B744	Dassault Falcon 900	F900
Boeing 747SP	B74S	Dassault Falcon 10	FA10
Boeing 757-200	B752	Dassault Falcon 20	FA20
Boeing 757-300	B753	Gulfstream	GULF
Boeing 767-200	B762	BAe-125 Raytheon Hawker	H25B
Boeing 767-300	B763	Ilyushin IL-18	IL18

Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
Ilyushin IL-62	IL62	Fairchild Swearingen	
Ilyushin IL-76	IL76	Merlin 3	SW3
BAe Jetstream 31	JSTA	Tupolev TU-134	T134
BAe-4100 Jetstream 41	JSTB	Tupolev TU-154	T154
Lockheed L-1011 Tristar	L101	Tupolev TU-204	T204
Lockheed L-188 Electra	L188	Yakovlev YAK-40	YK40
Let L-410	L410	Yakovlev YAK-42	YK42
Learjet 31	LJ31		
Learjet 35	LJ35		
Learjet 45	LJ45		
Learjet 60	LJ60		
McDonnell Douglas/ Boeing MD-11	MD11		
McDonnell Douglas/ Boeing MD-80	MD80		
McDonnell Douglas/ Boeing MD-90	MD90		
Piper PA-28	PA28		
Piper PA-31	PA31		
Piper PA-32	PA32		
Piper PA-34	PA34		
Saab 2000	SB20		
Saab 340	SF34		
Short SD3-30	SH33		
Short SD3-60	SH36		

10. APPENDICE C

EXPLOITANTS INSPECTÉS			
Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
AIR ANATOLIA	1AA	AIR GEORGIA	GEO
ABELAG AVIATION	AAB	AIR INDIA	AIC
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR	AIR JET	AIJ
ADRIA AIRWAYS	ADR	AIR KAZAKSTAN	KZK
AER LINGUS TEORANTA	EIN	AIR KORYO	KOR
AER TURAS TEORANTA	ATT	AIR LANKA	ALK
AERO LLOYD FLUGREISEN GMBH	AEF	AIR LIBERTE	LIB
AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL.	AFL	AIR LIETUVA	KLA
AEROFREIGHT AIRLINES	FRT	AIR LITTORAL	LIT
AEROLEASING SA	FPG	AIR MALTA CO. LTD.	AMC
AEROLYON	AEY	AIR MAURITIUS LIMITED	MAU
AERONOVA	OVA	AIR MEMPHIS	MHS
AEROPOSTALE	ARP	AIR MIDI BIGORRE	BIE
AEROSWEET AIRLINES	AEW	AIR MOLDOVA	MLD
AFRICAN INT. AIRWAYS	AIN	AIR MOLDOVA INTERNATIONAL	MLV
AGROAR -		AIR NOSTRUM	2NO
TRABALHOS AEREOS LDA.	GRR	AIR NOVE	NHA
AHK AIR HONG KONG LIMITED	AHK	AIR ONE	ADH
AIGLE AZUR	AAF	AIR SEYCHELLES	SEY
AIR 2000 LTD	AMM	AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK
AIR AFRIQUE	RKA	AIR TOULOUSE	TLE
AIR ALFA HAVA YOLLARI	LFA	AIR TRANSAT	TSC
AIR ALGERIE	DAH	AIR TRANSPORT ASSOCIATION	ATA
AIR ALPS AVIATION/KLM ALPS	7AA	AIR TRANSPORT, LTD	EAT
AIR ANTALYA	3AN	AIR UKRAINE	UKR
AIR ATLANTIQUE	AAG	AIR VIA	VIM
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI	AIR ZENA	TGZ
AIR BELGIUM	ABB	AIR ZIMBABWE	AZW
AIR BOSNA	BON	AIRCOMPANY ATI	TII
AIR BOTNIA	KFB	AIRCOMPANY DUNCAN LTD	DUC
AIR CANADA	ACA	AIRCRAFT MAINTENANCE	
AIR CHINA	CCA	COMPANY	AMV
AIR COMET	MPD	AIRFREIGHT EXPRESS LIMITED	AFX
AIR CONTRACTOR	2AC	AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIR DOLOMITI	DLA	AIRTOURS INTERNATIONAL	AIH
AIR ENGIADINA	RQX	AIRVENTURE, BVBD	RVE
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK	ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC
AIR EUROPA	AEA	ALITALIA	AZA
AIR EUROPE SPA	AEL	ALITALIA EXPRESS	SMX
AIR EXEL NETHERLANDS B.V.	AXL	ALITALIA TEAM	NOV
AIR FOYLE CHARTER AIRWAYS LTD	UPD	ALIVEN	LVN
AIR FRANCE	AFR	ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
AIR GABON	AGN	CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
ALPI EAGLES SPA	ELG	CENTRAL DISTRICTS AIRLINES	CDS
AMERER AIR	AMK	CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL	CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
AMERICAN TRANS AIR, INC.	AMT	CHINA AIRLINES	CAL
ANGUS AVIATION	AAZ	CHINA EASTERN AIRLINES	CES
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB	CHINA SOUTHERN AIRLINES	CSN
AOM-MINERVE S.A.	AOM	CIMBER AIR A/S	CIM
APATAS	LYT	CITY BIRD S.A.	CTB
ARAVCO LTD.	ARV	CITYFLYER EXPRESS	CFE
ARCHANGELSK AIRLINES	AUL	CITYJET	BCY
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ	CONDOR FLUGDIENST GMBH	CFG
ARMENIAN INT. AIRLINES	RME	CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
ASIANA AIRLINES	AAR	CORSE AIR INTERNATIONAL	CRL
ATLANTA	ABD	CROATIA AIRLINES	CTN
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI	CRONUS AIRLINES	CUS
ATRAN-AVIATRANS CARGO		CROSS AIR AG	CRX
AIRLINES	VAS	CUBANA DE AVIACION S.A.	CUB
ATRUVERA	AUV	CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
AUGSBURG-AIRWAYS GMBH	AUB	CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
AURIGNY AIR SERVICES LTD.	AUR	DAIRO AIR SERVICES, LTD.	DSR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA	DANISH AIR TRANSPORT	DTR
AVIAL (RUSSIAN COMPANY LTD)	RLC	DAS AIR CARGO	DAZ
AVIANCA (COLOMBIA).	AVA	DASSAULT FALCON SERVICE	DSO
AVIATION ASSISTANCE	4AS	DELTA AIR LINES, INC.	DAL
AVIOIMPEX	AXX	DELTA AIR TRANSPORT	DAT
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY	DENIM AIR	DNM
AZZURRA AIR	AZI	DEUTSCHE BA	BAG
BAC EXPRESS AIRLINES LIMITED	RPX	DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH
BALKAN-BULGARIAN AIRLINES	LAZ	DHL AIRWAYS, INC.	DHL
BANGLADESH BIMAN	BBC	DJA	DJA
BARCKLAY FLYING SERVICE	ACH	DNIEPROAVIA	UDN
BASE REGIONAL AIRLINES	BRO	DON AIRLINES	DNV
BELAVIA	BRU	EAGLE AIR LTD A BERNE	EAB
BERWORLD	IWD	EAST LINE AIRLINES	ESL
BLUE PANORAMA	1BP	EASYJET AIRLINES CO. LTD	EZY
BRAATHENS SOUTH AMERICAN	BRA	EGYPT AIR	MSR
BRITAIR S.A.	BZH	EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD.	ELY
BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL	ELF AIR LTD.	EFR
BRITISH AIRWAYS	BAW	ELK AIRWAYS ESTONIAN AVIATION	ELK
BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA	EMERALD AIRWAYS LIMITED	JEM
BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD	BRT	EMIRATES	UAE
BRITISH WORLD AIRLINES LTD	BWL	ENIMEX LTD	ENI
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRL.	BXI	ERMOLINO FLYING TEST RESEARCH	EFE
BULGARIAN FLYING CARGO	BFB	ESTONIAN AIR	ELL
BWIA INT. AIRWAYS LTD	BWA	ETELEAIR, AIR COMPANY LTD.	ETO
CALEDONIAN AIRWAYS LTD	CKT	ETHIOPIAN AIRLINES	ETH
CAMEROON AIRLINES	UYC	EURALAIR	EUL
CANADA 3000 AIRLINES	CMM	EURECA SRL.	URE
CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX	EURO SUN AIRLINES	ESN

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	ECA	INTER TRANS AIR	ITT
EUROFLY S.P.A.	EEZ	INTERNATIONAL AERADIO PLC.	IAL
EUROLOT S.A.	ELO	INTERNATIONAL AIR TOURS LTD	VGO
EUROPE AIR CHARTER	PTU	INVERSA	INV
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS	IRAN NAT. AIRLINES-IRAN AIR	IRA
EUROPEAN AR CHARTER	EAL	ISRAIR	ISR
EUROPEAN AVIATION		ISTANBUL AIRLINES	IST
AIR CHARTER	EAF	JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL.	LAA
EUROPEAN EXECUTIVE EXPRESS	EXC	JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD.	JAL
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG	JERSEY EUROPEAN AIRWAYS	JEA
EUROWINGS FLUG GMBH	EWF	JET CONNECTION	JCX
EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA	JETFLITE OY, FINLAND	JEF
EXECUTIVE AIR CHARTER	EAC	JUGOSLOVENSKI AEROTRANS.-JAT	JAT
EXECUTIVE AVIATION SERVICES	ESY	KABO AIR TRAVELS	QNK
EXIN	EXN	KALITTA FLYING SERVICE, INC.	KFS
EXPRESS AIRWAYS	EPA	KAMPUCHEA AIRLINES	KMP
EXPRESS ONE INTERNATIONAL	LHN	KAZAKHSTAN AIRLINES (KAZAIR)	KZA
FARNER AIR TRANSPORT	FAH	KENYA AIRWAYS LTD.	KQA
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX	KHALIFA AIRWAYS	KZW
FINNAIR O/Y	FIN	KHORS AIRCOMPANY	KHO
FIRMA CIRRUS, SAARBRUCKEN	RUS	KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD.	KYV
FIRST AIR (BRADLEY SCHEDULED)	FAB	KLM CITYHOPPER BV	KLC
FISCHER AIR LTD	FFR	KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM
FLIGHTLINE	FLT	KLM UK (EX AIR UK LTD).	UKA
FLUGDIENST FEHLHABER GMBH	FFG	KOGALYMAVIA	KGL
FLYING COLOURS	FCL	KOREAN AIR LINES CO., LTD.	KAL
FLYING ENTERPRISE AB	FLY	KROONK, AIR AGENCY LTD	KRO
FUTURA	FUA	KRYLA	KRL
GALAXY AIRWAYS (GREECE)	3GA	KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC
GANDALF	GNF	KYRGHYZSTAN AIRLINES	KGA
GANDALF AIRLINES	1GA	L T E INTERNATIONAL AIRWAYS	LTE
GARUDA INDONESIA, P.T.	GIA	LATCHARTER	LTC
GATS, S.A.	GTS	LAUDA AIR	LDA
GAZPROMAVIA	GZP	LEAD AIR JET SERVICE	LEA
GHANA AIRWAYS CORPORATION	GHA	LIBERIAN WORLD AIRLINES INC.	LWA
GO FLY LIMITED	GOE	LITHUANIAN AIRLINES	LIL
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO	LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT
GRONLANDSFLY LTD	GRL	LOTUS AIRLINE	TAS
GULF AIR	GFA	LUFTHANSA CITYLINE	CLH
GULF AIR BAHRAIN B.S.C.	GBA	LUXAIR	LGL
HEAVYLIFT CARGO AIRLINES LTD.	HLA	MACEDONIAN AIRLINES	MAK
HELI-AIR-MONACO	MCM	MACEDONIAN OLYMPIC	1MA
HEMUS AIR	HMS	MAERSK AIR I/S	DAN
HUNGARIAN-UKRANIAN AIRLINES	HUK	MAERSK AIR LTD.	MSK
HUNTING CARGO AIRLINES LTD	ABR	MAGNITOGORSK AIR ENTERPRISE	MNG
HYDRO AIR LTD.	HYC	MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
IBERIA	IBE	MALMO AVIATION SCHEDULE AB	SCW
IBERTRANS AEREA S.L.	IBT	MALTA AIR CHARTER	MAC
IBERWORLD	1IW	MANX AIRLINES LTD.	MNX
ICELANDAIR	ICE	MALEV - HUNGARIAN AIRLINES	MAH

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
MARTINAIR HOLLAND N.V.	MPH	RYANAIR	RYP
MEERBLICK, S.A.	MIK	SABENA	SAB
MERIDIANA SPA	ISS	SABRE AIRWAYS LTD	SBE
MIDDLE EAST AIRLINES	MEA	SAFAIR FREIGHTERS PTY LTD.	SFR
MIDWEST	1MI	SARATOV AVIATION DIVISION	SOV
MINERVA AIRLINES	MTC	SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
MK AIRCARGO	MKA	SAYAKHAT	SAH
MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB	SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
MONARCH AIRLINES LTD.	MON	SCHREINER AIRWAYS B.V.	SCH
MONTENEGRO AIRLINES	MGX	SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
MTM AVIATION GMBH, MUNCHEN	MTM	SHOROUK AIR	SHK
MUK AIR TAXI	MUK	SIBERIA AIRLINES	SBI
NAMIB AIR (PTY) LTD.	NMB	SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA
NEWAIR	NAW	SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV
NIPPON CARGO AIRLINES CO.	NCA	SKYTEAM GMBH, KELSTERBACH	XST
NOR AVIATION A/S	NOO	SKYWAYS AB	SKX
NORDSTRESS (AUSTRALIA) PTY LTD	NDS	SLOVAK AIRLINES	SLL
NORTH AMERICAN AIRLINES	NAO	SOBELAIR	SLR
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA	SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT	SOUTHERN AIR TRANSPORT INC.	SJM
NOVAIR - AVIACAO GERAL, S.A.	NOP	SOUTHWEST AIR LINES	SWL
OCCITANIA JET FLEET	OJF	SPANAIR	JKK
OLYMPIC AIRWAYS S.A.	OAL	STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S	SNB
OLYMPIC AVIATION S.A.	OLY	STREAMLINE AVIATION LTD	SSW
OMSKAVIA AIRLINE	OMS	SUCKLING AIRWAYS	SAY
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY	SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS
PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA)	PIA	SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS
PANAIR	PNR	SWELINK	3SW
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT	SWIFTAIR S.A.	SWT
PETROLAIR SA	PTI	SWISSAIR	SWR
POLAR AIR CARGO, INC.	PAC	SYMBOL S.A.	ANS
PORTUGALIA	PGA	SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
PREMIAIR	VKG	TACV -TRANS. AEREOS	
PRIVATE FLIGHT	ZZZ	CABO VERDE	TCV
PROTEUS AIR SYSTEME	PRB	TAJIKISTAN	TZK
PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW	TAJIKISTAN INTERNATIONAL AIRL.	TIL
QANTAS AIRWAYS LIMITED	QFA	TAROM, ROMANIAN AIR	
RAF-AVIA	MTL	TRANSPORT	ROT
REGION AIR	RGA	TATNEFTAERO	TNF
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI	TEA BASEL AG	EZS
REGIONAL LINEAS AEREAS (SPAIN)	RGN	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	THA
RHEINTALFLUG-ROLF SEEWALD	RTL	TITAN AIRWAYS LTD	AWC
RIGA AIRCLUB	RAK	TJUMENAVIATRANS	TMN
RILA AIRLINES	RAB	TMA -TRANS MEDITERRANEAN AIRL.	TMA
ROYAL AIR MAROC	RAM	TNT AIRWAYS S.A.	TAY
ROYAL AVIATION EXPRESS	RXP	TNT INTERNATIONAL AVIATION	NTR
ROYAL AVIATION INC.	ROY	TOWER AIR, INC.(JAMAICA, NY)	TOW
ROYAL BRUNEI AIRLINES	RBA	TRANS ARABIAN AIR TRANSPORT	TRT
ROYAL JORDANIAN	RJA	TRANS TRAVEL AIRLINES	1TT
RUSS, AIR TRANSPORT COMPANY	RUR	TRANS WORLD AIRLINES INC.	TWA

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
TRANSAER (IRELAND)	3TA	VIP AVIA	PAV
TRANSAERO AIRLINES	TSO	VIRGIN EXPRESS	VEX
TRANSAVIA HOLLAND B.V.	TRA	VIRGIN EXPRESS IRELAND	VEI
TRANSAVIAEXPORT	TXC	VLAAMSE	
TRANSLIFT AIRWAYS LTD	TLA	LUCHTTTRANSPORTMAATSCH.	VLM
TRANSLUX INTERNATIONAL AIRL.	TLX	VOLARE (ITALY)	VLE
TRANSPORTES AEREOS		VOLARE (UKRAINE)	VRE
PORTUGUESES	TAP	VOLGA AVIAEXPRESS	
TRAVEL SERVIS	TVS	COMPANY LTD.	WLG
TRISTAR AIR	TSY	VOLGA-DNEPR	VDA
TULIP AIR	TLP	WDL AVIATION (KOLN)	WDL
TULIP AIR CHARTER B.V.	FRN	WELCOME AIR	WLC
TUNINTER	TUI	WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF
TUNIS AIR	TAR	YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO.	THY	YUZHNOYE STATE OFFICE	UZH
TURKMENISTAN	TUA		
TYROLEAN AIRWAYS	TYR		
TYROLEAN JET SERVICE	TYJ		
TYUMEN AIRLINES	TYM		
U S AIR	USA		
UKRAINE AIRALLIANCE	UKL		
UKRAINE INT. AIRLINES	AUI		
UKRAINE UNIVERSAL	UNV		
UNITED AIR LINES INC.	UAL		
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS		
URAL AIRLINES	SVR		
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB		
VANAIR LTD	1VA		
VARIG - VIACAO AEREA			
RIO-GRAND.	VRG		
VASP -VIACAO AEREA SAO PAULO	VSP		
VEGA AIRLINES	VEA		

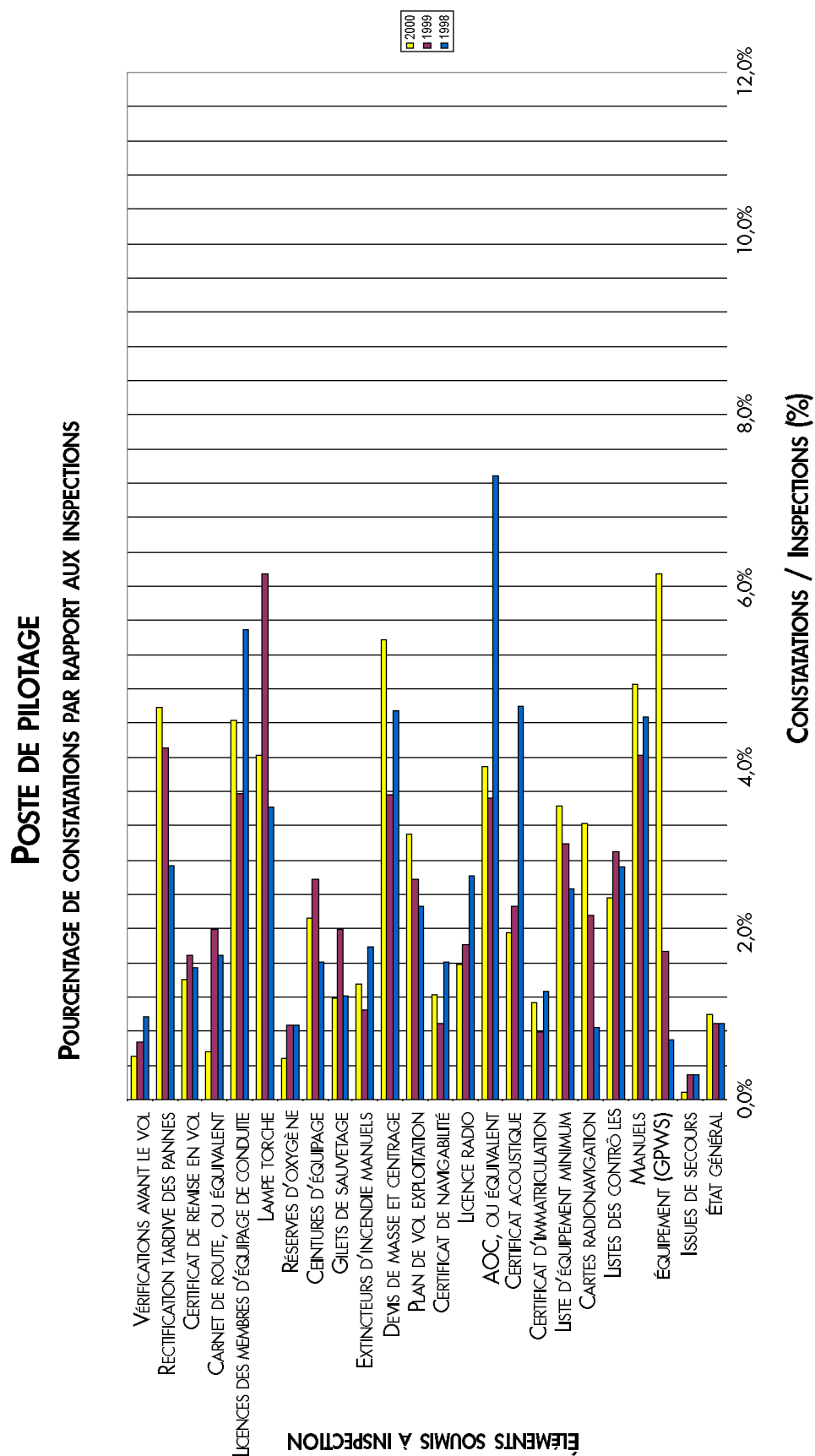
11. APPENDICE D

RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT SOUMIS À INSPECTION

Éléments soumis à inspection	Description	Nombre d'inspections (III)	Nombre des constatations (F)	F/III(%)
A. Poste de pilotage / Général	État général	1110	11	1,0%
	Issues de secours	1077	1	0,1%
	Équipement (GPWS)	1043	64	6,1%
Documents	Manuels	969	47	4,9%
	Liste des contrôles	973	23	2,4%
	Cartes radionavigation	991	32	3,2%
	Liste d'équipement minimum	931	32	3,4%
	Certificat d'immatriculation	1141	13	1,1%
	Certificat acoustique (si nécessaire)	1077	21	1,9%
	AOC, ou équivalent	1052	41	3,9%
	Licence radio	1136	18	1,6%
	Certificat de navigabilité	1140	14	1,2%
Données de vol	Plan de vol exploitation	870	27	3,1%
	Devis de masse et centrage	781	42	5,4%
Équipement de sécurité	Extincteurs d'incendie manuels	1035	14	1,4%
	Gilets de sauvetage	1011	12	1,2%
	Ceintures d'équipage	1036	22	2,1%
	Réserves d'oxygène	1018	5	0,5%
	Lampe torche	994	40	4,0%
Équipage de conduite Carnet de route / Carnet technique, ou équivalent	Licences des membres d'équipage de conduite	1106	49	4,4%
	Carnet de route, ou équivalent	1066	6	0,6%
	Certificat de remise en vol	1068	15	1,4%
	Rectification tardive des pannes	1046	48	4,6%
	Vérifications avant le vol	983	5	0,5%
B. Sécurité / Cabine	État général intérieur	969	45	4,6%
	Sièges pour PNC	896	16	1,8%
	Trousse premiers secours	906	38	4,2%
	Extincteurs d'incendie manuels	916	22	2,4%
	Gilets de sauvetage	892	23	2,6%
	Ceintures de sécurité	902	6	0,7%
	Issues de secours, balisage lumineux vers les issues, lampes torches	885	51	5,8%
	Toboggans / canots de sauvetage (si nécessaires)	808	10	1,2%

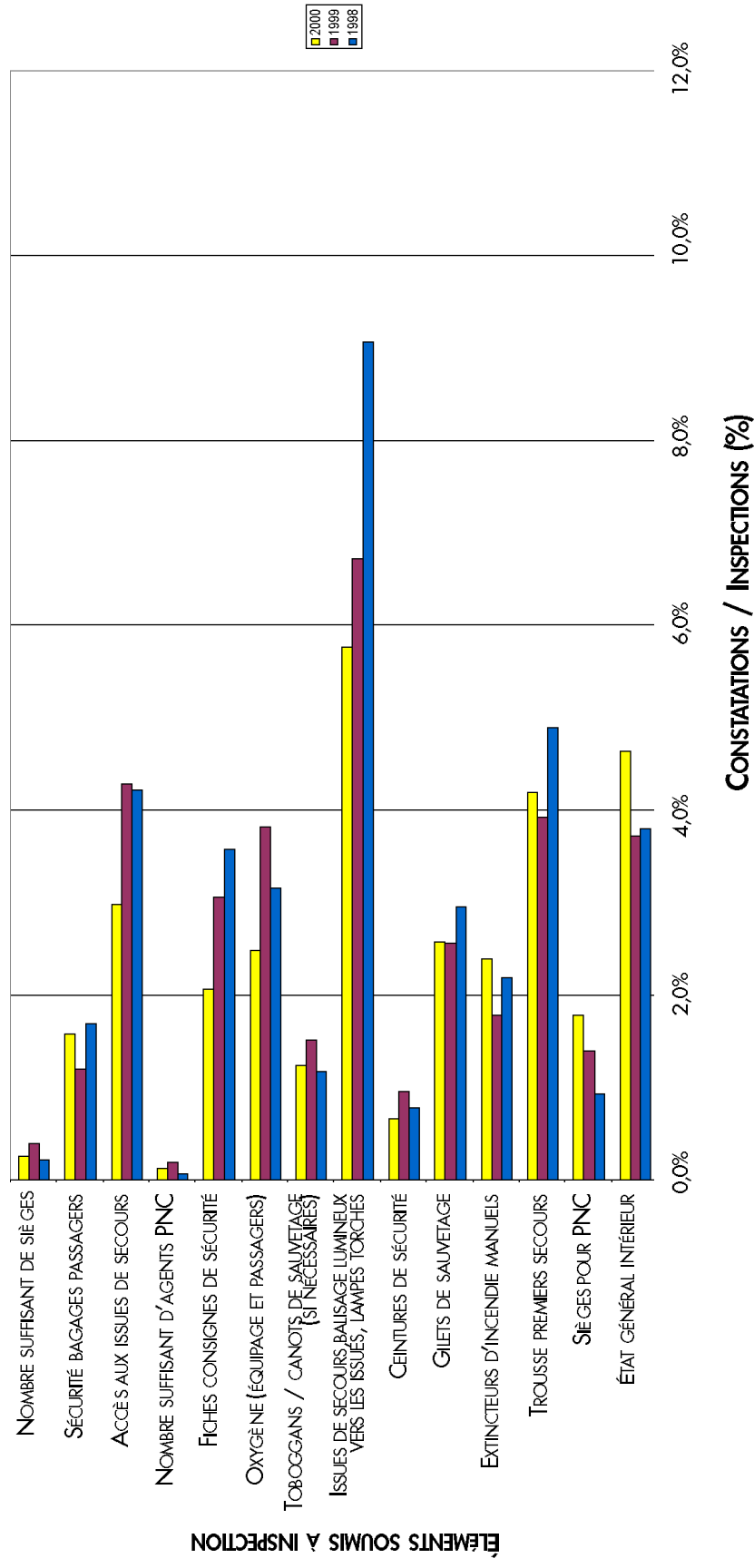
Éléments soumis à inspection	Description	Nombre d'inspections (III)	Nombre des constatations (F)	F/III(%)
	Oxygène (équipped et passagers)	884	22	2,5%
	Fiches consignes de sécurité	873	18	2,1%
	Nombre suffisant d'agents PNC	822	1	0,1%
	Accès aux issues de secours	906	27	3,0%
	Sécurité bagages passagers	696	11	1,6%
	Nombre suffisant de sièges	789	2	0,3%
C. État de l'aéronef	État général extérieur	1239	96	7,7%
	Portes et issues	1231	22	1,8%
	Commande de vol	1190	20	1,7%
	Roues et pneus	1234	38	3,1%
	Train d'atterissage	1231	24	1,9%
	Logement de train d'atterissage	1212	11	0,9%
	Nacelle d'admission et d'échappement	1154	32	2,8%
	Aubes de soufflantes	993	15	1,5%
	Hélices	249	2	0,8%
	Réparations évidentes	1086	12	1,1%
	Dommages évidents non réparés	1080	29	2,7%
	Fuites	1097	65	5,9%
D. Fret	État général du compartiment fret	782	20	2,6%
	Marchandises dangereuses	494	10	2,0%
	Sécurité du fret à bord	594	35	5,9%
E. Général	Général	57	4	7,0%

12. APPENDICE E



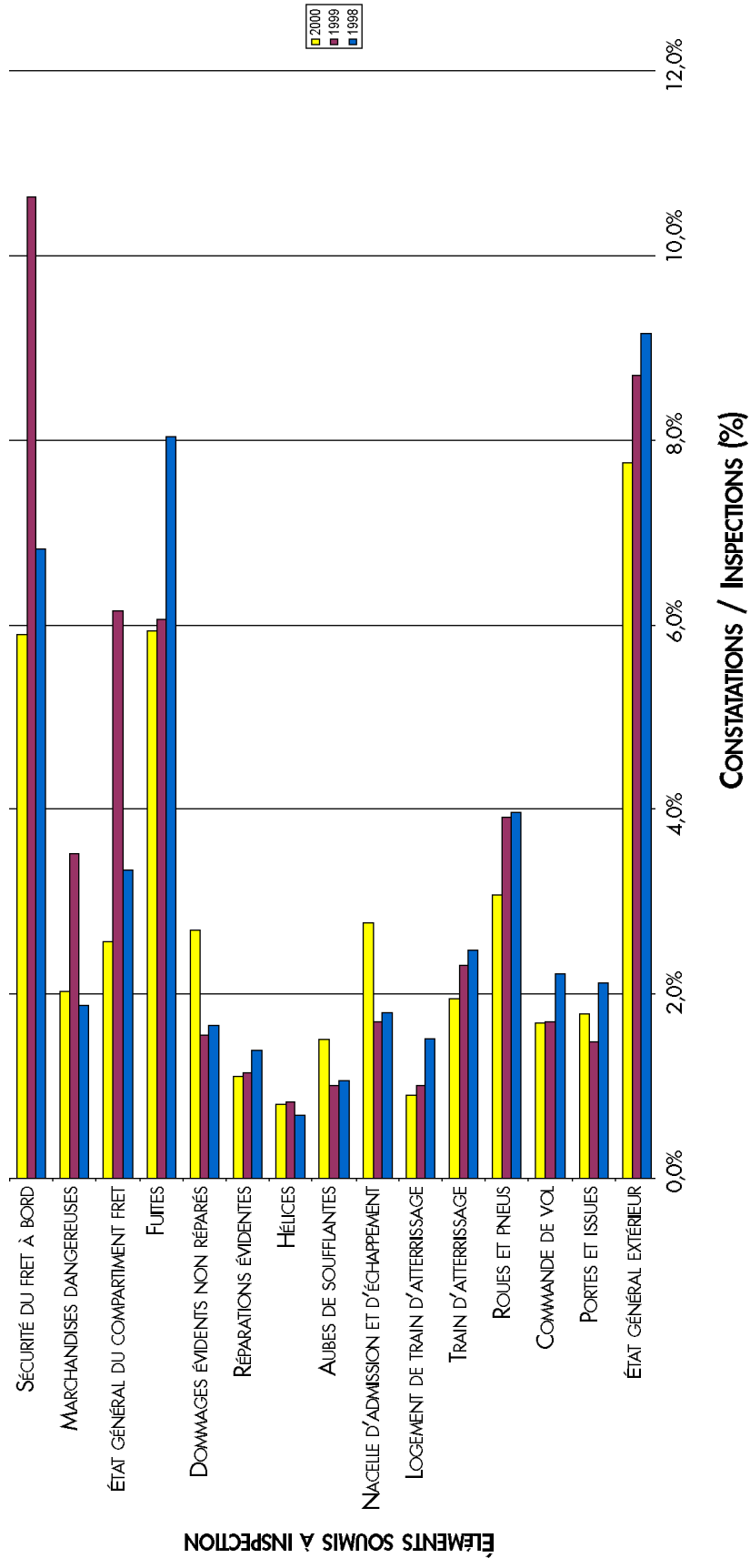
CABINE & SÉCURITÉ

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



ÉTAT DE L'AÉRONEF & FRET

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



La Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) est une organisation intergouvernementale instituée en 1955. Elle a pour objectif de promouvoir le développement continu d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et durable.

La CEAC est composée des 38 États membres suivants :

Albanie
Allemagne
Arménie
Autriche
Belgique
Bulgarie
Chypre
Croatie
Danemark
Espagne
Estonie

Finlande
France
Grèce
Hongrie
Irlande
Islande
Italie
L'ex-République yougoslave
de Macédoine
Lettonie
Lituanie

Luxembourg
Malte
Moldova
Monaco
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République slovaque
République tchèque
Roumanie

Royaume-Uni
Slovénie
Suède
Suisse
Turquie
Ukraine



European Civil Aviation Conference / *Conférence Européenne de l'Aviation Civile*

3 bis, Villa Emile Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
France

Tel./Tél. : +33 1 46 41 85 44
Fax : +33 1 46 24 18 18/47 38 13 67
e-mail : ecac@compuserve.com
Web site/site Web : www.ecac-ceac.org